Rok III. Dnia 1. kwietnia 1897. Nr. 7.





Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 1. kwietnia 1897. Nr. 7.

Przedplata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Notatki z wycieczki.

Spisane przez
LUDWIKA HIRSCHA.
(Dokończenie).



Zaledwie potrafiłem zmusić przewodnika, ażeby jeszcze tegoż dnia wrócić do Zakopanego. Powtarzał mi ciągle: „Nie może być, nie zajdziemy“. Zaszliśmy jednak. Ale też teraz role się zmieniły, gdyż ja nie mogłem za nim nadążyć, a on skakał po kamienistej drodze, jak gdyby miał nogi ze stali. Przez schronisko Pola, w którem zatrzymaliśmy się tylko pół godziny, dalej przez Halę Waksmundzką położoną między Koszystą a Gęsią szyją, obok krucyfiksu postanowionego na pamiątkę zarybienia Tatrzańskich wód przez prof. Nowickiego, przez Czerwone Brzeżki, Halę Rusinową zabudowaną szałasami, na której góralka wdowa z małym chłopakiem jej synkiem prosiła o wsparcie. Mały wyprosił u Józka kilkanaście szwabików (zapałek) i trochę tytoniu na papierosy. Za Rusinową na drodze prowadzącej lasem, zciemniło nam się zupełnie. Józek zaczął pokrzykiwać co parę minut z całej piersi, ha ho! Na moje zapytanie po co to czyni odpowiedział mi: „Wiecie w przeszłym roku spotkałem na dziesięć kroków niedźwiedzia“. No i cóż ci się stało, zapytałem: „No nic, niedźwiedź zobaczywszy mnie uciekł“. A dlaczegoż hałasujesz teraz? „Wiecie, drugi raz nie chciałbym go tak blisko uwidzieć“. Szliśmy a raczej biegliśmy dalej ciemnym borem, gdy po jakimś czasie Józek zatrzymawszy się, świeci świecę, którą przezornie z lichtarza w mej sypialni przy Morskiem Oku wyciągnął. Zdziwiony pytam go o przyczynę tej jak mi się zdawało zupełnie niepotrzebnej czynności, na co mi odpowiada: „Widzicie, zgubiliśmy ścieżkę; bez swiatła jej nie znajdę w ciemnym borze. Po niejakimś czasie odnaleźliśmy jakiś potoczek, po którego biegu trafiliśmy do ścieżki do Jaszczurówki. Tu w zakładzie klimatycznym wstąpiliśmy do restauracyi, gdzie się znalazł góral, który cały dzień woził kamień na budującą się tu drogę do Morskiego Oka i ten zobowiązał się zawieźć nas do Zakopanego, za wcale miernem wynagrodzeniem. Kazałem mu dać kieliszek wódki, przed którego wypiciem wygłosił wierszami oryginalną przemowę. Nie spisałem jej sobie jedynie dla tego, iż umęczenie fizyczne zaczęło brać przewagę nademną, tak iż siadłszy w skrzynce umieszczonej na wozie naszego górala, nie mogłem już nawet myśleć i drzemiąc zajechałem do Zakopa-

nego. Tu rozliczywszy się z przewodnikiem pożegnałem go i ległem jak nieżywy na posłaniu.

Rano o szóstej godzinie popłaciwszy rachunki wyruszyłem w stronę doliny Kościeliska, chcąc ją zobaczyć jeszcze przed odjazdem do Chabówki, z której pociąg w stronę Grybowa o godź. 2 wychodził. Niestety zaledwie mogłem kołem dotrzeć do stóp Hrubego Regla, musiałem już wrócić nie chcąc się spóźnić do pociągu w Chabówce. Nie widziałem więc sławnej doliny Kościeliskiej, czego później mocno żałowałem, gdyż jak się w Chabówce — gdzie przeszło 2 godziny na pociąg czekałem — pokazało, mogłem był przynajmniej do ujścia doliny Kościeliskiej dotrzeć, nie narażając się na spóźnienie. W Zakopanem zatrzymałem się tylko tyle z powrotem, ile czasu trzeba było na kupienie w zakładzie Bizańskiego fotografii widoków Tatr widzianych przezemnie. Przebycie drogi do Nowego Targu 24 km zajęło mi czasu 70 minut. Jedzie się pysznym gościńcem, ciągle nieznacznie w dół. Pośniadawszy w Nowym Targu i wykąpawszy się w Dunajcu, przybyłem o godź. 12 do Chabówki. Tu moja kołowa podróż się kończy. Do Lwowa przybyłem na czas, do miasta jednak musiałem jechać dorożką, gdyż jakiś poczciwiec przeciął mi gumę przedniego koła scyzorykiem. W przyszłym roku, jeżeli będzie możebnem wybieram się na dalsze zwiedzenie naszych wspaniałych gór, tak się w nich rozmiłowałem. Druhom kolarzom zalecam podobne wycieczki, a ręczę, iż nie pożałują, a używszy raz podobnych rozkoszy tęsknić do nich będą. Wycieczki podobne we dwójkę lub trójkę byłyby jeszcze przyjemniejsze i ze względów finansowych wygodniejsze.

Muszę tu jeszcze wspomnieć o szczerem i serdecznem przyjęciu, jakie mię spotkało w Nowym Sączu. Prezes tamtejszego sokolego oddziału kolarzy pan Kurnikowski zajął się mną szczerze z tytułu iżem kolarz sokoli, ułatwił mi wszystko i udzielił najlepszych wskazówek, a nawet zabrał zmoczonego deszczem w powrocie z Krynicy na wygodny nocleg. Niech mi będzie wolno na tem miejscu szczerze mu podziękować.

Lwów - Zakopane - Poznań.

Notatki z wycieczki,

skreślił Dr. Jan Rzepecki.

(Dokończenie.)

Wrocław znam dobrze z czasów studyów uniwersyteckich, to też zaraz nazajutrz rano przy najpiękniejszej pogodzie ruszyłem dalej na północ do Przebnicy, gdziem zwiedził klasztor i kościół, w którym spoczywa ciało św. Jadwigi, a przeciąwszy malownicze Kocie góry (Katzengebirge) po idealnym gościńcu przez Trachenberg, Rawicz, stanąłem w siedzibie Leszczyńskich, Lesznie, gdziem zanocował.

Nazajutrz mając jeszcze 10 mil do Poznania również przy pięknej pogodzie puściłem się dalej i na Kościan, Stęszewo przybyłem do miasta, w którem całą młodość spędziłem i stanąłem u celu podróży. Cyklometer wskazywał ujechanych 683 km. od czasu mego wyjazdu ze Lwowa. Brat mój, uprawiający również ten sport miał mi wyjechac naprzeciw, ale stanąłem w domu wcześniej, aniżelim obliczył, gdyż nie spodziewałem się, że zdołam przebyć przecięciowo 23 km. w godzinie, co, jakem się później dowiedział, na tamtejszych drogach i u tamtejszych cyklistów nie jest niczem nadzwyczajnem.

Miasto Poznań o połowę mniejsze co do liczby mieszkańców od Lwowa liczy meldowanych cyklistów przeszło czterystu, a więc więcej aniżeli Lwów; jest to dowodem z jednej strony większego dobrobytu, z drugiej strony większego zamiłowania do sportu i ćwiczeń cielesnych.

Cyklistów Polaków będzie około 150; osobnego klubu polskiego nie ma w Poznaniu, jest tylko oddział kolarzy a raczej »kołowników« tamtejszego Sokoła, który podczas ostatniego zlotu Sokołów w dniach 15. i 16 sierpnia miał pierwszy raz pole do popisu. Dodać wypada, że polscy cykliści nie łączą się zupełnie z niemieckimi na polu sportu, co jest wynikiem naprężonych stosunków politycznych i towarzyskich. Do wyścigów, jeżeli je urządzają, dopuszczają tylko Polaków i z pewnością dziwić się muszą niepomiernie czytając o międzynarodowych wyścigach we Lwowie, na których pierwsze nagrody zabierają Niemcy.

Warunki dla sportu cyklistycznego są w Poznaniu o całe niebo korzystniejsze niż we Lwowie. Miasto otoczone fortyfikacyami, wzdłuż których po wewnętrznej i zewnętrnej stronie wiedzie znakomita bita droga, tak że nie wyjeżdżając wcale po za bramy miasta można okrążywszy je ujechać z 15 km. Dalej, w odległości 5—8 km. od miasta wznosi się jedenaście fortów, połączonych ze sobą bitemi drogami, które tworzą drugi pierścień naokoło miasta o 4 do 5-ciu mil obwodu. Wreszcie rozchodzi się z Poznania siedem doskonałych gościńców, które w odległości kilku mil mają poprzeczne połączenie ze sobą. Nie należy przeto wcale do rzadkości, że cyklista poznański wyjechawszy z miasta bramą wschodnią, po przebyciu kilkunastu mil wraca następnie do miasta bramą zachodnią, podczas gdy we Lwowie w regule skazani jesteśmy na to, aby powracać do miasta tą samą drogą, którąśmy wyjechali.

Zbliżając się do końca mego opisu zaznaczę tylko jeszcze, iż przez tydzień mego pobytu w Poznaniu używałem sobie ile tylko mogłem na tamtejszych znakomitych gościńcach, w czem mi pogoda dość sprzyjała. Żałowałem tylko, że nasz preceptor w jeździe na rowerze p. Alojzy Wallek, który przybył do Poznania w deputacyi galicyjskich Sokołów na Zlot, dla braku czasu nie mógł się przejechać po poznańskich gościńcach.

Z wycieczki mej trzechtygodniowej na rowerze, która w ogóle biorąc, powiodła się prawie zupełnie i miłe mi na zawsze zostawi wspomnienie, przywiozłem też pamiątkę do Lwowa w postaci rany na czole spowodowanej silnem najechaniem w ostatni dzień mego pobytu w Poznaniu, na baryerę, która zamykała przejazd wozowy na jednej z dróg fortecznych. Ślad tej pozostał mi dotąd.



Druga wystawa kolarska w Berlinie.

(Ciąg dalszy).

Firma *Vorreiter & Co.* w Berlinie wystawiła bardzo prosty przyrząd umożliwiający użycie zwykłego koła na lodzie. Składa się on z noża od łyżwy, umieszczonego w odpowiednim trzonku, który przytwierdza się do widełek zamiast przedniego koła. Na tutejszych obszernych i licznych ślizgawkach znalazł podobno ten przyrząd obszerne zastosowanie.

Cieszące się ustaloną sławą angielskie *Humbery* wystąpiły tego roku z kilku nowościami, z którzch najważniejszą jest zdaniem mojem ł a ń c u c h r o l k o w y! — Stare dzieje, — powie każdy — przed czterema laty każda porządna maszyna miała taki łańcuch.

— Tak jest, miała i to ku zadowoleniu wszystkich kolarzy, gdyż łańcuch ten nie zgrzytał, „po zębach nie chodził“ i bardzo mało się przedłużał. — Dlaczegoż więc zarzucono go i powszechnie teraz używają bloczkowego? Bo pierwotny łańcuch rolkowy miał za długie ogniwa, a kółka zębate za małe promienie, tak iż przez to miał większą s z t y w n o ś ć *) niż łańcuch bloczkowy. Firma „Humber“ skonstruowała łańcuch rolkowy o krótkich ogniwach i osiągnęła (jak się przekonałem) nadzwyczaj lekki i równy chód maszyny.

Nieco odmienniej zapatruję się na drugi pomysł Humbera więcej wpadający w oko i ogromnie przez firmę reklamowany. Jest to mianowicie wzmocnienie widełek tylnych po stronie łańcucha, zrobione w ten sposób, że zamiast jednej rury umieszczono dwie jedna nad drugą. Robi to prawda „silne“ wrażenie, lecz to samo osiągnąć się da prościej i korzystniej przez jednę silniejszą rurę.

Uwagi godnem u tej firmy jest także urządzenie kółka zębatego na delikatnym gwincie do regulacyi, ażeby zawsze można sprowadzić kółka do jednej płaszczyzny; warunek ważny ze względu na ruch łańcucha

Firma *Hoyer & Glahn* wystąpiła z nowym zupełnie oryginalnym sposobem łączenia rur bez lutowania za pomocą walcowania na zimno. Odbywa się to w ten sposób, że po włożeniu końca rury w mufę, wyciska się na obu równocześnie wypukły pierścień, który zupełnie ustala względem siebie obie części. Połączenie takie okazało się według prób instytutu technologicznego w Charlottenburgu bardzo silnem.

Jako ważną pożyteczną nowość zanotować muszę wentyl „Hannower“. Niejeden z łaskawych czytelników, który na wiosnę wziął się do pompowania swego koła, doznał już tej miłej niespodzianki jaką sprawiać lubi wentyl Dunlopa. Pominąwszy, że wogóle pompowanie przez ten wentyl odbywa się w pocie czoła, zdarza się jeszcze nieraz, że

*) Przez sztywnośc łańcucha (lub liny) rozumiemy opór jaki tenże stawia przeciwko nawinięciu go na koło. Opór ten jest tem m n i e j s z y, im ogniwa łańcucha są k r ó t s z e i im p r o m i e ń koła (zębatego) jest w i ę k s z y.

Zemsta pana Ignacego.

HUMORESKA.

Napisał Stanisław Wierzbicki.

(Dokończenie).

O zemsty! — jeszcze raz pragnął zemsty. Cały dzień układał pan Ignacy rozmaite plany, zapomniawszy o Mickiewiczu, Goethem, Schillerze i Słowackim. Wieczór, w chwili gdy odbywał się już wieczorek, genialna myśl wpadła mu do głowy i postanowił natychmiast ją wykonać, nie zważając nawet na swe cielesne dolegliwości. Ubrał się szybko w kostyum, odjął od swego roweru hamulec, dzwonek i latarkę, odpiął swój numer policyjny, a na jego miejscu umieścił namalowany na tekturze numer pana Antoniego i wyjechał na miasto. Po dwóch godzinach wrócił z jeszcze większym wrzodem i chrypką, z twarzą jeszcze bardziej nabrzmiałą, ale wesół, szczęśliwy, zadowolony z siebie i ze swego czynu.

W parę godzin potem, późno w noc, wrócił pan Antoni z wieczorku do domu i najspokojniej nie przeczuwając nic złego, spać się położył. Na wieczorku bawił się doskonale! Było bardzo wesoło, swobodnie i przyjemnie, o mało muzyka Harmonii nie grała. Pan Antoni wypił szesnaście bomb piwa, zjadł trzy kolacye, a choć nie zdobył się na odwagę oddeklamowania swojego sonetu, pocieszał się tem, że na następnym wieczorze uczyni to daleko lepiej i z większą pewnością siebie.

W nocy spało mu się wybornie. Wstał w najzupełniej różowym humorze i widząc za oknem prześliczny dzień słoneczny postanowił zaraz wyjechać, powtórzyć pierwszy sonet i wziąć się do następnego. Był już prawie ubrany, gdy w tem nagle poczuł najpierw silny odór wódki, a gdy się drzwi otworzyły spostrzegł jednego ze swoich cerberów, który podawszy mu jakiś papier wyszedł natychmiast i po-

stara rurka gumowa zalepi otwór wentyla i nie puszcza wtłaczanego powietrza. Gdy zaś zniecierpliwiony kolarz pchnie gwałtownie tłokiem pompy, wtedy trzask! rurka pęka, a powietrze ze sykiem uchodzi. Tych niedogodności nie posiada wentyl stożkowy „Hannower“, w którym wtłaczane powietrze z łatwością stożek podnosi i bez znacznego oporu do rury wchodzi. Po ustaniu zewnętrznego ciśnienia cofa się stożek natychmiast i zamyka otwór, gdyż ciśnie na niego powietrze wewnętrzne.

Zmyślną i praktyczną konstrukcyą odznaczają się wreszcie pedały niewiadomej mi na razie firmy, które jednakże poza wystawą przy kołach „*Batavia*“ widziałem. Przez proste ściśnięcie palcami dadzą się one przekształcić z ząbkowych na gumowe i odwrotnie, zachowując przy tem w stanie swobodnym zawsze poziome położenie.

W grupie drugiej reprezentowanej przez 20 firm zwraca na siebie uwagę kilka systemów obręczy gumowych mających zastąpić pneumatyki U nas może się to wydać dziwnem, że ludziska silą się na wynalezienie gum, na których żaden „szanujący się“ s p o r t s m a n jeździć nie będzie I naturalnie, gdyż sprężystszego i lżejszego materyału jak powietrze (lub wogóle gaz) nikt chyba nie znajdzie. Przy tem, co jest rzeczą ważną, żaden inny system nie dozwoli regulować dowolnie sprężystości obręczy, tak jak to w najdoskonalszy i najprostszy sposób robić można przy pneumatykach przez zmianę ciśnienia powietrza. Ale np. w Berlinie, gdzie jak już raz w mojej korespondencyi wspominałem, dzięki znakomitym brukom i równemu położeniu miasta, setki tricykli służą dla celów utylitarnych, mogą mieć racyę bytu tanie i praktyczne obręcze zastępujące pneumatyki. Nadto mają one także znaczenie dla celów wojskowych.

Z wystawionych tutaj konstrukcyi zasługuje najpierw na wzmiankę obręcz systemu *Brauna* nazwana »*Dauerreifen*«. Składa się ona z płaszcza, którego wnętrze wypełnione jest w połowie gąbczastą gumą a w drugiej połowie korkiem. Na zewnątrz wygląda to, jak zwykły $1^1/_4$ — $1^1/_2$ calowy pneumatyk.

Oryginalny wygląd ma obręcz systemu *Temmela* czyli t. z „*Compensationsreifen*“. Na gumowych klockach, umieszczonych w równych odstępach na obwodzie dzwona, przytwierdzona jest stale dość płaska i wąska gumowa obręcz. Dwa druty mosiężne przewleczone przez klocki i ściągnięte utwierdzają cały ten system na kole.

Tak zwany „*Kugelpneumatik*“ wystawiony przez *Hagemanna* w Berlinie nie jest właściwie pneumatykiem, gdyż składa się z szeregu małych baloników gumowych objętych płaszczem na kształt pneumatyka.

(Ciąg dalszy nastąpi).



---

zostawiając po sobie silne wspomnienie w pokoju. Pan Antoni przeczytawszy papier, prawie że zgłupiał. On wezwany do policyi z powodu przekroczenia regulaminu jazdy na kole! Ależ to chyba pomyłka! Pan Antoni zawsze się starał wykonywać jak najskrupulatniej wszelkie policyjne przepisy i nigdy jeszcze z tego powodu najmniejszej nie miał nieprzyjemności. Skądże teraz nagle przyplątała się ta sprawa z rowerem? Trzeba jechać natychmiast i sprawę tę jak najprędzej wyjaśnić.

W parę minut potem pan Antoni stał przed przedstawicielem władzy porządku i bezpieczeństwa.

— Otóż jesteś pan oskarżony — mówił komisarz — o naruszenie regulaminu jazdy na kole. Wczoraj wieczór byłeś pan dwadzieścia pięć razy aresztowany za niestosowanie się do tych przepisów. Nie miałeś pan dzwonka, ani hamulca, ani latarki, jechałeś pan najbardziej uczęszczanym chodnikiem na skręcie ulicy, w pędzie najechałeś pan na kataryniarza, na żądanie naszych organów nie chciałeś pan okazać legitymacyi, spłoszyłeś pan konie na rynku i wreszcie, jakby naumyślnie, jeździłeś wszystkiemi temi ulicami, po których na rowerze jeździć nie wolno... Czy masz pan co powiedzieć na swoją obronę?

— M... mam. T...to n..nie, ja b...byłem. T...to pomyłka.

— Znamy się łaskawy panie na takich wykrętach. Opis osoby, złożony tu do protokołu, przez szesnastu policyantów, w zupełności wskazuje na pana. Proszę pana: wzrost niski, twarz nabrzmiała, policzki czerwone, głos utrudniony, kostyum szary.. Czy to pan?

— T...tak, t...to ja...

— Więc przyznajesz się pan... Zatem w myśl ces. rozp. z dnia 20. kwietnia r. 1854 l. 96 dz. pp. skazuję pana za przekroczenie przepisów regulaminu jazdy na kole na karę 100 złr., względnie 14 dni aresztu. Podpisz pan.

Pan Antoni był tak zdziwiony i przestraszony tem wszystkiem co usłyszał, że

Jak Paryżanie czyszczą swoje rowery?

Każdy, kto odwiedził w Paryżu, kiedyś jedną z izb, w których bywają koła przechowywane, musiał zwrócić uwagę na wzorowy stan znajdujących się tam maszyn.

Byłem właśnie w takiej izbie, utrzymywanej przez młodego mechanika Lecoeur'a i trzech pomocników, kiedy tam przyprowadzono zupełnie zbrudzoną maszynę. Obejrzano ją i jeden z ludzi wziął się zaraz do skrobania z kół błota za pomocą tępego noża. Na to zjawił się drugi, który zmył obręcze mokrą gąbką, przyczem zwrócono moją uwagę, że wody używa się li przy oczyszczaniu gumy, nigdy zaś do oczyszczania ram. Następnie przystąpił sam Lecoeur z blaszanką nafty i przeciągnął za pomocą dużego malarskiego pędzla wszystkie lakierowane części maszyny. Tak samo przeciągnął on także sprychy. Brud znikł wnet przyczem jednak niektóre miejsca musiały być kilkakrotnie naftą przeciągnięte. Dalej przystąpił znów jeden z pomocników ze szmatą zamaczaną w oliwie. Pod tą szmatą znikł wszelki ślad brudu, a tylko osie musiały być jeszcze oczyszczone osobną szczotką. Potem zabrano się do łańcucha — oczyszczono go najpierw twardą długą szczotką, a następnie drugą konieczną szczoteczką, puszczono też koło w powolny ruch i szczotka oczyszczała podczas tego tryby; wreszcie wytarto cały łańcuch do sucha szmatą.

Po tem wszystkiem wytarto całą maszynę jeszcze raz dokładnie; łańcuch został wysmarowany twardym pendzlem zmaczanym w weselinie, a następnie znów do sucha wytarty. Wszystkie części niklowane zostały wypolerowane specyalną pomadą do czyszczenia. Wreszcie zapuszczono do wszystkich łożysk po dwie krople oliwy. „Łożyska zapuszczamy oliwą codziennie“, mówił Lecoeur, „lecz raz w tygodniu smarujemy całą maszynę“. Potem wziął do ręki klucz, aby zbadać czy wszystkie śruby i mutry w porządku i odstawił maszynę jako oczyszczoną.

Wszystkiego tego dokonano z nadzwyczajną starannością, a przecież w bardzo krótkim czasie



protokół podpisał i karę natychmiast zapłacił, ale zamiast jechać na spacer, jak to sobie układał, wrócił do domu i położywszy się na sofie myśleć począł. Po dwóch godzinach przyszedł wreszcie do przekonania, że to przecież nie on te wszystkie zbrodnie popełnił, był bowiem wtedy na wieczorze klubu i wrócił dopiero po północy. Cały klub mógłby to poświadczyć. Najwidoczniejsza w świecie pomyłka. A on się nie bronił, nie oponował, prawie że się przyznał, a nawet karę zapłacił. Któż mu teraz te wszystkie krzywdy wynagrodzi?

Ale pan Antoni był to przecież człowiek praktyczny. Czując się w swojem sumieniu zupełnie spokojnym nie żądał od c. k. policyi żadnego za tę pomyłkę zadośćuczynienia, a tylko dla wyrównania tak niesprawiedliwie nałożonej nań kary, podniósł znów czynsze w obu kamienicach. To podniesienie czynszu dotknęło jednak pana Ignacego aż tak srodze, tem bardziej, że nastąpiło w chwili, gdy mając wrzód na języku, chrypkę i twarz z obu stron ogromnie napuchniętą w żadym deklamacyjno-muzykalno-wokalnym wieczorze udziału wziąć nie mógł, że wypowiedział mieszkanie panu Antoniemu i natychmiast się wyprowadził.

W kwestyi obliczania przenośni.

Jednem z pierwszych pytań przy zakupnie koła jest wysokość przenośni *). Czyli widzi kolarz w tej cyfrze jakąś li ... ę, jakąś miarę długości, lub jakieś cale angielskie? — Bynajmniej — cyfra ta określa mu pewną porównawczą miarę siły, potrzebnej do zrobienia na danej maszynie pewnej drogi, a określa mu ją w sposób międzynarodowy, łatwo dla każdego kolarza zrozumiały.

Wynikiem tej siły jest tedy pewna przestrzeń jaką kolarz, bez względu na użyty ku temu czas, przy użyciu tej siły zrobi, a długość tej przestrzeni nazywa się „rozwinięciem koła“ (Entwicklung des Rades).

Komu wiadomo, iż cyfra przenośni przedstawia w angielskich calach średnicę koła wysokiego, na które dany rower sprowadzony został przez zastosowanie przenośni, czyli że długość przebytej na tym rowerze za jednym obrotem korby drogi, równa się długości drogi, jakąby za jednym obrotem zrobiło koło wysokie o średnicy, którą wyraża cyfra przenośni, ten pomny formułki $2\ r.\ \pi$ obliczy długość obwodu tego koła, mnożąc ową średnicę przez 3 14159, a otrzymawszy w ten sposób długość drogi przebytej za jednym obrotem w angielskich calach, zechce je zamienić na bardziej nam zrozumiałą miarę metryczną, mnożąc przez 2·54, gdyż 1 cala ang. = 2·54 cm·

Jak widzimy rachunek to, który nie da się łatwo zrobić bez ołówka. Rachunek ten można sobie jednak znacznie uprościć, bez uszczerbku dokładności, a po damy tu dwa sposoby, przy których otrzymujemy odrazu rozwinięcie koła w centimetrach:

1. Od cyfry przenośni odejmuje się piątą część a resztę mnoży się przez 10.

np. a) przenośnia = 60 od niej odjąć $1/_5$ część, t. j. 12, — zostaje 48, pomnożone przez 10 daje 480 cm.

b) przenośnia 75 od tego $1/_5$ t. j. 15 zostaje 60 pomnożone przez 10 daje 600 cm.

2. Jeszcze prostszem jest obliczenie rozwinięcia przez pomnożenie cyfry przenośni przez 8. Wyjaśnie-

*) Cyfrę przenośni przy rowerze otrzymuje się mnożąc wysokość koła tylnego przez ilość zębów na przedniem (wielkiem) kole łańcuchowem, a dzieląc ten iloczyn przez ilość zębów na tylnem (małem) kole łańcuchowem.

nie tu bardzo proste: Cyfrę przenośni ma się pomnożyć najpierw przez ludolfinę (3·14159) a następnie przez 2·54 (aby zmienić cale ang. na cm.), czyli pomnożyć przez 3·14159×2·54 zatem cyfrę bardzo bliską 8 (dokładnie 7·9796).

Pogadanki techniczne.

Przyrząd poruszający kołem — przenośnia.

W jaki sposób powstała przenośnia?

W czasach, kiedy jeszcze jeżdżono tylko na wysokiem kole, wielką przewagę miał jeździec, który mógł wyższego używać koła. Naturalnie, że im wyższem było koło, tem większą za jednym obrotem korby robiło drogę, a wskutek tego jeźdźcy niższego wzrostu, skazani na używanie kół stosunkowo niskich, byli bardzo wobec tamtych upośledzeni.

Ale też używanie kół o wysokości 70, 72 lub więcej cali angielskich *) dostępnem było tylko jednostkom bardzo wysokiego wzrostu, o przedługich nogach, a w miarę wysokości koła rosło też niebezpieczeństwo upadku naprzód na głowę — t. zw. „Kopfsturzu“. Musiało to wywołać dążność wyszukania sposobu do zrównoważenia tych różnic między ludźmi róznego wzrostu, a sposób ten znalazł się właśnie w przenośni ruchu z korby na koło poruszające, jużto za zapomocą kół zębatych i łańcucha, jużto w inny sposób. Tak powstało tzw Kamgaroo, a następnie nasze dzisiejsze koło niskie, przy których wysokość koła przestała odgrywać rolę, a szybkość jazdy stała się zależną od przyrządu, który przenosił ruch z korby na koło.

Powszechnie dziś używaną jest przenośnia t. zw. łańcuchowa, przy ktorej przenosi się ruch z korby na koło tylne za pomocą kół zębatych i łańcucha bez końca i tę starać się tu będziemy szczegółowo opisać.

Na środku ramy, prawie prostopadle pod siodełkiem znajduje się tzw. łożysko korbowe. Jest to otwarty po obu stronach, silnie zbudowany, poziomy, poprzeczny walec, w który wchodzi główna oś ruchu, tzw. oś korbowa, wraz z dwoma, ewentualnie czterema łożyskami kulowemi. Walec ten łączy się z przodu z piersią ramy, z tyłu z dolną parą wideł tylnego koła, a od góry z podstawą siodełka.

Łożyska kulowe składają się z kielichów i stożków jakoteż szeregu biegających w nich stalowych kulek. Kielichy mają kształt odpowiedni nazwie, wytoczone są z silnie hartowanego metalu, a umocowane stale wewnątrz po obu stronach owego walca tworzącego łożysko korbowe. W owe kielichy wchodzą po obu stronach również z metalu wytoczone silnie hartowane stożki, umieszczone na osi korbowej — tak, że między płaszczyzną kielicha a stożka znachodzi się dostateczne miejsce na pomieszczenie kulek. Jeden z tych stożków jest zwyczajnie stale umocowany, drugi zaś zawsze ruchomy, a porusza się na wyciętym w osi gwincie. Przez pokręcenie tego ruchomego stożka w prawo lub lewo, zbliżają się lub oddalają płaszczyzny kielicha i stożka, robiąc dla kulek mniejszą lub większą przestrzeń. Jeżeli je zanadto zbliżymy wówczas są kulki ściśnione i naturalnie obrót utrudniony; jeżeli przeciwnie za wiele miejsca kulkom pozostawimy, wówczas traci oś swoją stałość, kołysze się na wszystkie strony, ruch jej jest nierówny, a łożyska rychło się niszczą. Należyte ustawienie łożyska jest rzeczą nadzwyczajnej wagi; oś musi się w łożysku zupełnie lekko poruszać, a po skończeniu obrotów jeszcze przez czas dłuższy tam i napowrót wahać, a mimo to musi ona siedzieć w łożysku nieruchomo i stale.

Ku ustaleniu owego ruchomego stożka służy tzw. kontrmutra, a między płaszczyznę stożka i kontrmutrę wchodzi jeszcze metalowa płytka, która nie pozwala się raz ustawionemu stożkowi poruszyć. W miejscu gdzie przychodzi ta płytka jest oś z jednej strony spiłowana, a otworek w płytce jest do tego zastosowany.

Jeżeli gwint na którym spoczywa kontrmutra ma kierunek obrotu osi, mogłoby się zdarzyć, że przez silniejsze obracanie korbami mutra a z nią i stożek się zluźnią. Aby temu zapobiedz daje się tu często gwintowi zamiast zwykłego kierunku od strony prawej ku lewej kierunek odwrotny, czyli robi się tak zwaną „lewą“ śrubę.

Prócz opisanego tu typu łożyska korbowego, spotykamy często, zwłaszcza przy ostatnich modelach kół, łożyska budowane na wzór „Humberów“, które polegają na tem, że stożki są stale na osi wewnątrz umocowane, a za to kielichy wychodzą na zewnątrz i są ruchome. Jest tu zatem i położenie tych części odwrotne jak przy opisanym wyżej typie łożyska, a zaletą jest jego niezaprzeczoną, iż lepiej od poprzedniego przed pyłem i piaskiem jest zabezpieczone.

Na osi korbowej umocowane jest wielkie koło zębate, które się łączy za pomocą łańcucha z małem kołem zębatem, umieszczonem na piaście tylnego koła. Wielkie koło zębate jest to okrągła stalowa (wyciskana, lub lana) płyta, z wyciętymi kilku dla umniejszenia wagi otworami, zaopatrzona na obwodzie pewną ilością zębów, w które dokładnie wchodzą ogniwka łańcucha.

Wielkośc tego koła zależy od ilości zębów (16 do 24 i więcej), ilość zaś zębów zależy od tego jaką ma być przenośnia danego koła, o czem w swoim czasie osobno pomówimy.

Obojętną jest rzeczą po której stronie maszyny ma być umieszczoną przenośnia czyli łańcuch z kołami zębatemi; prawa strona jest o tyle praktyczniejszą, iż zwyczajnie wsiada się i zsiada z lewej strony i z tej też strony maszynę się prowadzi, nie jest się więc narażonym na zanieczyszczenie ubrania brudnym tłuszczem z łańcucha. (Ciąg dalszy nastąpi).



LITERATURA.

— Nr. 3. (marcowy) „Przewodnik Zdrowia“ (Berlin, Karlstr. 32) wyszedł i zawiera następującą treść: Nasz kierunek. — Pościć, to zdrowo! — Wychowanie dzieci nerwowych. — Dla kandydatów na łysych kilka uwag pożytecznych. — Przestrogi i rady. — Rozmaitości. — Piśmiennictwo.

* 1 cal ang. = 2·54 cm.

KORESPONDENCYE.

Przemyśl, 23. marca 1897.

Powróciłem właśnie z kilkunastodniowej podróży, w której zaczepiłem o Wiedeń i Grac chcąc przyjrzeć się nowościom z dziedziny techniki welocypedowej.

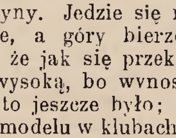
W Wiedniu zakupiłem dla mego składu transport Bockowskich „Regentów“, które już w zeszłym roku trzymałem, i które się w praktyce okazały mimo swej taniości wyśmienitemi

W Gracu wszedłem w stosunki z fabryką A l b l a. Koła jego „Graziosa“ były mi już znane z roku zeszłego i miałem się również sposobność przekonać o ich doskonałości i nabrać do nich zaufania. Przy sposobności oglądania fabryki zaprodukowano mi tam nową maszynę bezłańcuchową, a chcąc mi dać poznać jej zalety, dano mi do spróbowania jednę, która jest już od $^1/_2$ roku w użyciu. W kilkokilometrowej wycieczce na tem kole, zostałem zadziwionym zaletami tej maszyny. Jedzie się na niej nadzwyczaj lekko i przyjemnie, a góry bierze się z największą łatwością, mimo, że jak się przekonałem przenośnia jest stosunkowo wysoką, bo wynosi $67^2/_{10}$

Nie dość mi to jeszcze było; informowałem się jeszcze co do tego modelu w klubach i dowiedziałem się, że bardzo wielu sportmenów używa już tej maszyny, a wszyscy są z niej najzupełniej zadowoleni. Zakupiłem tedy i kilka maszyn tego modelu i za dni kilka, będę mógł zaprosić naszych kolarzy, do obejrzenia tej nowości w moim handlu.

Wobec tego iż „Akateny“ zyskały już niejako prawo obywatelstwa w całej Francyi i pierzchły już obawy co do wytrzymałości tej transmisyi, a Anglia i Ameryka wzięły się już również do budowania takich kół bezłańchowych (we Wiedniu również koła te widziałem), nie wahałem się wprowadzić tę nowość na galicyjski targ welocypedowy w tem silnem przekonaniu, że ani ja ani ci, którzy koła te nabędą, nie będziemy narażeni na żaden zawód.

Jan Wondraczek
w Przemyślu — na Bramie.



KRONIKA.

— *Czas odnowić przedpłatę na II. kwartał.*

— Szanowni nasi czytelnicy zmieniając mieszkanie, zechcą nas o zmianach adresu zawiadomić

— Uchwałą ostatniego posiedzenia komitetu, z dnia 18. marca b. r. wieczorek humorystyczny Lwowskiego klubu Cyklistów odłożony został do jesieni.

— Moskiewski turysta Aleksander Petrowicz Mikołajew w przejeździe przez Lwów odwiedził 23. marca naszą Redakcyę.

Czytamy w „Cykliście“ moskiewskim z 7. (19) marca: „Nie zagrzało jeszcze słońce ziemi jak należy, a cykliści robią już plany przyszłych podróży. Odważniejsi z nich puszczają się już obecnie pod łaskawsze niebo południa, a do nich należy A. P. Nikołajew znany sportmen z udziału w wyścigach Petersburg - Moskwa w r. 1895 i Moskwa - Petersburg w r. 1896. Jedzie on 8. bm. koleją do Warszawy, skąd rozpocznie podróż na kole. Z Warszawy jedzie na Lwów, Budapeszt, Wiedeń, Tryjest, Wenecyę, Rzym do Neapolu, stąd parowcem do Genuy, skąd znów na kole do Paryża, Brukseli, Berlina i przez Warszawę do domu. Podróż jego ma trwać około dwu miesięcy, a wynosić ma według jego obliczeń 4000 wiorst na kole, 2500 wiorst koleją a 600 w. parowcem“.

Z Warszawy jechał częścią na kole częścią zaś koleją, a do Lwowa przybył dnia 23. marca pospiesznym pociągiem z Podwołoczysk o godzinie 3. po południu. We Lwowie zabawił dwa dni, a w dalszą drogę puścił się na kole 25. marca o godzinie 8. rano na Stryj.

Lwów — jak się wyraził — oczarował go, a najbardziej imponujące na nim wywarła wrażenie panorama roztaczająca się z parku Kilińskiego.

P. Nikołajew jest urzędnikiem banku kupieckiego w Moskwie, człowiek młody, więcej jak średniego wzrostu, szczupły lecz silnie zbudowany, o giętkich ruchach z okiem śmiałem i ruchliwem — w ogóle człowiek bardzo sympatyczny i miły i naturalnie zagorzały sportsmen.

— Podniesiona u nas przez Ministerstwo w zeszłym roku myśl zaopatrzenia drogomistrzów rządowych w rowery, rozbiła się (niestety!) o mniej lub więcej nieprzychylne odpowiedzi urzędów technicznych. Mimo to, sami drogomistrze zaczynają sobie sprawiać rowery, uznając w sposób oczywisty pożyteczność tego wehikułu.

— Zalecenia godne. Jeden z naszych przyjaciół, który się udawał po pewne informacye, kończy swój list w następujący sposób: „Moje koło sprzedałem drogomistrzowi c. k. starostwa w P. i to zupełnie tanio, spodziewam się bowiem, że skoro drogomistrz będzie kolarzem, to i drogi w powiecie będą lepsze“. Przykład godny naśladowania.

— Do szanownych kolegów, którzy zasilają pismo nasze wiadomościami, odzywamy się znów z gorącą prośbą, aby w swoich korespondencyach zapisywali tylko j e d n ę s t r o n ę papieru, aby pisali ile możności — zwłaszcza nazwiska — wyraźnie, pilniejsze zaś wiadomości, jeżeli mają być w najbliższym numerze umieszczone nadsyłali nam najdalej do 10. względnie 25. każdego miesiąca, w tych dniach bowiem zamykamy numer. Ważne wiadomości, krótko zredagowane, mogą być i po tych terminach umieszczone, ale tylko wyjątkowo i o ile to jest możliwe.

— Sprostowanie. Szanowny Panie Redaktorze! W ostatnim numerze „Koła“ znajduję w spra-

wozdaniu Zarządu Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego (str. 57) wzmiankę, że w wycieczce, którą zrobiłem w letniej porze 1896 r. przejechałem przeszło 10.000 klm. Rzecz wymaga sprostowania, które racz zamieścić Szanowny Panie Redaktorze w łamach „Koła". Pomimo rzeczywiście dość dalekiej drogi, którą w okół środkowej Europy przebyłem ze Lwowa na Kraków, Berlin, Hamburg, Amsterdam, Antwerpię, Bruksellę, Paryż, Bordeaux, Montpelier, Nîmes, Avignon, Marsylię, skąd na Nizzę wzdłuż całej francuskiej i włoskiej Riviery do Pizy, a potem w jeździe powrotnej na Florencyę, Bolognę, Padovę, Gorycyę, Lublanę, Graz w poprzek Węgier do Skolego, ujechałem zaledwie 5.691 km. Jeżeli doliczę do tego wszystkie mniejsze po kraju ekskursye z roku 1896, które razem objęły przestrzeń 2.237 km. to poszczycić się mogę dopiero cyfrą 7.928 km. Skromnej jednostki z ogonkiem o czterech zerach (10 000) nie osiągnąłem dotąd niestety w żadnym z ośmiu lat pilnej mojej jazdy na kole   We Lwowie, 17. marca.

Stefan Niementowski.

— W wiedeńskim zimowym torze odbyły się 14. marca ostatnie zimowe wyścigi. W głównym wyścigu pożegnalnym, który się odbył w 6. przedbiegach i 3 międzybiegach zwyciężyli 1. Eros, 2. Lanfranchi, 3. Max. W wyścigu 25 km. zwyciężył Larwin w 35 : $26^2/_5$, 2. Robl, 3. Heidenreich.

— W Warszawie na Dynasach odbędzie się wystawa sportowa w czasie od 2. do 8. maja b. r Komitet W. T. C. przekazał zajęcie się urządzeniem tej wystawy komisyi sportowej, w której skład wchodzą pp. Ludwik Kowalski, Stanisław Leppert, Jan Lilpop Mieczysław Horodyński, Franciszek Ciechomski, Antoni Fertner, Zygmunt Schmidt i Franciszek Karpiński Do udziału w wystawie, która obejmie wyroby nietylko z zakresu cyklizmu, ale też mające związek ze sportem kołowym, dopuszczone też będą firmy zagraniczne. Kierownictwo nad techniczno-budowlanem urządzeniem wystawy powierzono p. Janowi Lilpopowi.

Zamierzamy w obec tego urządzić gremialną wycieczkę z Galicyi do Warszawy. Zgłoszenia przyjmuje nasza Administracya. Szczegóły i warunki podamy później.

— Do Warszawskiego Klubu Cyklistów zasadniczo nie przyjmują niechrześcian Zwolennicy „asymilacyi", (bo i tacy jeszcze istnieją) postanowili założyć nowe towarzystwo pod nazwą „Drużyna kolarzy", do czasu jednak w tajemnicy ukrywając swoje cele: gdy jednak na jednem z pierwszych posiedzeń zaproponowano przyjęcie żydów — od razu wystąpiło piętnastu członków założycieli, a byt towarzystwa jest zachwiany. (ąż.)

— Ogólny zjazd cyklistów N. Austryi odbył się dnia 7. z. m. w sali ratuszowej we Wiedniu przy bardzo licznym współudziale tamtejszych cyklistów. Między innemi sprawami uchwalono rezolucyę do ministerstwa kolejowego o ustanowienie jednakiej stałej taksy od przewozu kół. Omawiano też wadliwą ustawę karną co do cyklistów i uchwalono wniesienie rezolucyi do ministra sprawiedliwości o wypracowanie nowej ustawy karnej zastosowanej do nowoczesnego sportu kołowego. Do Dyrekcyi policyi wzniesiono prośbę o zniżenie opłat, jakie dotąd cykliści muszą ponosić i zniesienie tabliczek z numerami, a do urzędu dworskiego o otworzenie dla cyklistów jeszcze reszty Prateru. Przedłożonym ma też być do sejmu projekt ustawy krajowej dla cyklistów.

— Czy może gmina zakazać jeździć cyklistom po częściach dróg rządowych lub powiatowych położonych w obrębie danej gminy? Zasadnicza ta kwestya, z powodu takiego wypadku na drodze Weidlingau-Hadersdorf została na prośbę zarządu związku niem. cyklistów w Austryi przez władze na korzyść cyklistów rozstrzygniętą. Starostwo poleciło usunąć tablicę, zakazującą jazdy, a zezwoliło natomiast umieścić tablicę nakazującą powolną jazdę. Coraz tedy częściej spotykamy zarządzenia, które zrównują koło z innymi jazdami. W Galicyi znanym jest taki zakaz na rządowym gościńcu, wydany przez Ekspozyturę policyjną w Przemyślu.

— W Londynie powstał niedawno klub dozorczyń chorych Oryginalnie wyglądają te ciemne postacie przemykające na chyżych kołach przez ulice Loodynu i niosące pomoc chorym Klub ten cieszy się u publiczności wielką sympatyą i popularnością. One same twierdzą, że przy ciężkim ich zawodzie potrzebują zawsze wytchnienia, a żaden ze sposobów, jakich dotąd próbowały, nie nadał się ku temu tak, jak właśnie jazda kołowa, która je odświeża i wzmacnia.

— Jaką przestrzeń przebyć można w ciągu godziny zestawia jedno z pism angielskich. Mianowicie:

Pływanie 3218 m.
chód 13 km. 121 m.
żaglowiec 16 km. 90 m.
bieg 18 km. 589 m.
jazda na łyżwach 25 km. 749 m.
jazda konna 32 km. 186 m.
koło wysokie 34 km. 526 m.
tricykl 37 km. 745.
automobil 40 m 233 m.
parowiec 43 m. 250 m.
koło niskie 50 km. 444 m.

Są to najwyższe zdziałania w każdym z po wyższych rodzai ruchu.

— Wiadomości z Londynu. Codzienne wyścigi na torze „Olimpia" są dość zajmujące i gromadzą zawsze liczną publiczność. Bohaterem ostatnich czasów jest Belgijczyk Impens.

Pewna angielska cyklistka, nie mogąc na sobie przenieść zwycięstwa cyklistki francuskiej Eglée, okaleczyła ją... szpilką od kapelusza — na szczęście nie niebezpiecznie, bo panna Eglée brała zaraz w kilka dni później udział w dalszych wyścigach. Słynny angielski atleta Sandow wstąpił niedawno w szeregi cyklistów. Ufając w swą kolosalną siłę wyzwał wszystkich jeźdźców na match na 500—1000 mil ang. Podybno Huret przyjął wyzwanie.

— Francuski klub wycieczkowy przekroczył już liczbę 50.000 członków.

— Emil Zola jest przeciwnym opodatkowaniu kół. Powiada on: „Koła nie powinny opłacać żadnych, a żadnych podatków, a powód tego prosty — wszelkie utrudnianie ruchu na wolnem powietrzu — jest błędem społecznym".

— Jeden z klubów w Lipsku postanowił w wszystkich swoich wyścigach dawać zwycięzcom na przyszłość tylko wieńce dębowe lub laurowe.

— Hannower na liczbę około 150.000 mieszkańców liczy przeszło 10.000 cyklistów zjednoczonych w 42 klubach!

— Max Nordau, znany pisarz i krytyk włoskiego towarzystwa, zapytanym został w Turynie przez pewnego pisarza sportowego, jak się zapatruje na jazdę kołową. Nordau twierdzi, że jazda kołowa jest miłą i zdrową rozrywką dla tych, którzy wiele umysłowo pracują, którzy jednak używają koła dla nieczęstego ale za to dłuższego odpoczynku; do krótszych a częstych wyjazdów dla ludzi pracujących umysłowo nie nadaje się koło zdaniem Nordau'a, gdyż rodzaj tego sportu zanadto człowieka odrywa od jego zwyczajnych myśli, co zwłaszcza dla twórczych umysłów nie może być korzystnem.

O wystawie kolarskiej w Chicago pisze Chicagowski „Sokół" z 1. lutego „W Chicago zamknięto wczoraj olbrzymią tygodniową wystawę, a raczej jarmark kół. Wszystkie bez wyjątku znaczniejsze firmy amerykańskie stanęły do apelu, wystawiwszy w bogatych, choć nie zawsze gustownych pawilonach tysiące bicykli, tandemów, tricykli, a także kilka automobilów.

W głównych zarysach budowa kół nie zmieniła się wcale w tym nowym sezonie, amerykańskie bowiem koła doszły do perfekcyi pod względem budowy i symetryi kształtów. Największa liczba wynalazków i ulepszeń przypada na siodełka i pedały.

Jedna z firm zastosowała francuski wynalazek, wystawiając koło bezłańcuchowe.

Jak i w roku przeszłym najwięcej zwracały uwagę pawilony firm: Monarch, Crescent, Fowler i Columbia.

Wystawę zwiedziło mimo mrozów przeszło 100.000 osób. Charakter jarmarczny nadawało jej mnóstwo jeźdźców zawodowych polujących na kontrakty z firmami.

— W Pradze otwartą została 16. marca szkoła treningu na torze Praga-Bubno. Dyrektorem jest Franciszek Kostal. W dniu tym zapisało się zaraz 15 uczni.

— W Gradeckiej szkole treningu trenować się będą w tym roku Fischer, Gerger, Breitling, Hofmann, Huber, Reininger, Göss, Laufer, Eisenrichter i i.

Moralistkom.

Choć klub cały moralistek,
Gdacząc w zgodny chór,
Sypie gromy dla cyklistek
Żwawy wiodąc spór,
Że na kole nie uchodzi
Lecieć samej w świat!...
O gdy zima krew ochłodzi
Posłucham tych rad...
Dziś ptaszej swobody
Chcę użyć wśród pól,
Więc z myślą w zawody —
Precz smutek i ból!
Pogonię, polecę,
Niech krzepi się duch,
I umysł podniecą,
Tam siła gdzie ruch!
I nie dbam, że gorszą
Moralne indyczki,
Mój rower, swoboda
I krótkie spódniczki ..
Lecz by ustrzedz się przygody
Słucham waszych rad,
Więc cyklisto dzielny młody
I ty ze mną w świat!

Z.



SKRZYNKA KORESPONDENCYJNA.

Poszukuję towarzysza podróży na kole z Przemyśla do Tryjestu — plan podróży zmieniłem w ten sposób, że do Baden pociągiem, z Baden kołem przez Bruck n. M., Celowiec, Willach, Tarwis, Lublana, Tryjest — powrót perowcem Tryjest, Pola, Fiume — kołem Abbazia, Lublana, Cilli, Marburg, Grac, Bruck nad Murem — koleją Semmering, Wiedeń, Przemyśl, podróż na 14 dni obliczona — rozpocznie się 18-go kwietnia wieczorem. Korespondencye co do bliższych informacyi wprost do mnie.

Władysław Mianowski
naczelnik „Sokoła przemyskiego".

HUMORYSTYKA.

Roztargniony.

M ł o d z i e n i e c (wstąpiwszy do handlu rowerów): Radbym sobie kupić stare koło.

K u p i e c: A w jakim mniej więcej wieku?

—

W r. 1900.

P i e r w s z y k o l a r z: „A zatem Karol, pociągany do odpowiedzialności za przejechanie jakiejś starej damy, został uwolniony?

D r u g i k o l a r z: „Naturalnie; udowodnił przecież, że owa dama nie miała ani dzwonka ani latarki!“

—

Z r. 2200.

L e k a r z: To nie pozostaje nic innego, jak spróbować jeszcze sportu pieszego; okazał się on już niejednokrotnie zbawiennym.

— P. T. k o l e d z y s p o r t o w i, którzy chcieliby przystąpić do »Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów« jako członkowie prowincyonalni (zamiejscowi) raczą zgłosić się osobiście, lub pisemnie u podpisanego **ul. Ossolińskich L. 11. drzwi Nr. 20. II. piętro**, gdzie przyjmuję wpisy i udzielam bliższych wskazówek.

Konsul „Warszawskiego Tow. Cyklistów“
na miasto Lwów.

W. Krobicki.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców
we Lwowie.

Przewodniczący: Aleksander Turzański ul. Zielona l. 2.

Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.

Skarbnik: Artur Friedrich ul Koralnicka 8.

Sekretaryat: ul. Karola Ludwika l. 5.

—

Na posiedzeniu Wydziału odbytem dnia 18. marca zostali przyjęci w poczet członków PP.: Wiktor Kratochwil, elektro-technik, Witołd Bayger urzędnik Gal. Akc. Tow. Hand., Tadeusz Semetkowski technik i Wincenty Kretschmer.

W niedzielę dnia 21. marca, odbyło się I-sze Walne Zgromadzenie przy udziale 20-tu członków. Po odczytaniu protokołu z zebrania założycieli Towarzystwa, przyjęto do wiadomości sprawozdanie z dotychczasowej czynności.

Towarzystwo nasze liczyło 28 członków, z tego 20 czynnych i 8 wspierających.

Rachunek kasy Tow. za czas od 2. lutego do 21. marca br. przedstawia się jak następuje:

Przychód ogólny za wpisowe, wkładki i odznaki	120·96
Wydatki na zakupno odznak, książek etc.	111·37
Pozostała gotówka .	9·59
Razem .	120·96

Na wniosek Komisyi rewizyjnej, udzielono ustępującemu Wydziałowi jednogłośnie absolutoryum. Polecono nowemu Wydziałowi, wybrać specyalną Komisyę, któraby się zajęła urządzeniem wyścigów. Uchwalono w zasadzie zakupić »Triplet«, który będzie służyć do trenowania.

Do Zarządu na rok 1897/8 wybrani zostali: Przewodniczącym: pan Aleksander Turzański; zastępca przewodniczącego: p. Seweryn Komuniewski; Wydziałowymi: pp Artur Friedrich, Tadeusz Gustowicz, Stefan Kavka, Mieczysław Piżl, Fryderyk Raus, Włodzimierz Strzelecki i Jan Wismüller,

Do Komisyi rewizyjnej: pp. Ludwik Christelbauer, Maryan Gustowicz i Karol Domiczek.

Nowo wybrany Wydział, na posiedzeniu swem odbytem dnia 26. marca, ukonstytuował się w następujący sposób; sekretarzem wybrany został p. Tadeusz Gustowicz, skarbnikiem p. Artur Friedrich; naczelnikami jazdy: pp. Fryderyk Raus i Stefan Kavka.

Wybrano komisyę wyścigową, składającą się z pp. F. Rausa, S. Komuniewskiego, M. Gustowicza, M. Domiczka, W. Ligęzy i W. Strzeleckiego.

Uchwalono urządzić dnia 9. Maja wycieczkę inauguracyjną do Sambora.

T. Gustowicz.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan, ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 41.
Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.
Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.
Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Wydział K. K. C. na posiedzeniu dnia 12. marca br. odbytem:

a) przyjął w poczet członków klubu pp. Wacława Gąsiorowskiego, Edwarda Marendowskiego, Kazimierza Stefańskiego, wszystkich trzech z Warszawy, wprowadzonych przez konsula p. Więckowskiego.

b) uchwalił zwołać doroczne Walne Zgromadzenie na dzień 4. kwietnia b. r. o godź. 5. po południu w małej sali Magistratu, z następującym porządkiem dziennym:

1. Odczytanie protokołu z poprzedniego Walnego Zgromadzenia.
2. Sprawozdanie z czynności klubu od ostatniego Walnego Zgromadzenia
3. Sprawozdanie skarbnika.
4. Wybór prezesa klubu.
5. Wybór Wydziału.
6. Wnioski i interpelacye członków.

c) uchwalił urządzić po Walnem Zgromadzeniu komers członków klubu, w lokalu za wspólnem porozumieniem wybranym.

d) zatwierdził program wyścigów i zabaw sportowych w roku bież. odbyć się mających, przedłożony przez komisyę sportową a zawierający:

1. tzw. wycieczkę „otwarcia sezonu“ w pierwszy świąteczny, pogodny i do jazdy możliwy dzień, na Bielany, o której członkowie w swym czasie zawiadomieni zostaną.
2. dn. 9. maja br. wyścig wiosenny na 30 km. na szosie Mogiła-Cło, dostępny tylko dla członków klubu.
3. dn. 16. maja br. majówkę na Bielanach, z muzyką i tańcami, dla członków klubu i zaproszonych przez nich gości.
4. dn. 15. sierpnia br. międzynarodowy wyścig szosowy na 70 km.
5. dla wzbudzenia upadającej turystyki, trzy premie dla tych, którzy wykażą się największą liczbą ujechanych kilometrów wycieczkowych. Książeczki dla potwierdzeń z odpowiednim regulaminem są w klubie do nabycia.

St. Wierzbicki.

DROBNE OGŁOSZENIA.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.